

RENEGOCIACIONES DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE AUTOPISTAS DE PEAJE EN ESPAÑA Y SU INFLUENCIA SOBRE LOS INCENTIVOS EN LA LICITACIÓN

María de los Ángeles Baeza

Departamento de Economía Financiera y Contabilidad, Universidad de Granada
Campus Universitario de Cartuja s/n, Granada, España; Tel: 958 241 000
mabaeza@ugr.es

José Manuel Vassallo

Departamento de Ingeniería Civil: Transportes, Universidad Politécnica de Madrid
Avenida Profesor Aranguren s/n, Madrid, España; Tel: 913 366 655
jvassallo@caminos.upm.es

RESUMEN

España ha sido un país pionero en el desarrollo de concesiones para la construcción y operación de autopistas de peaje, ya que las primeras datan de finales de los años sesenta. Esto permitió que las empresas españolas adquirieran una experiencia que posteriormente exportaron a otros países, situándose hoy en día a la cabeza del ranking de empresas concesionarias de infraestructuras a nivel mundial.

El balance global de la aplicación del modelo concesional en el sector de las autopistas se puede considerar positivo, pero no ha estado exenta de problemas. Así, en este artículo se muestran los primeros resultados empíricos sobre la renegociación de los contratos de concesión de autopistas de peaje en España. El análisis de dichos resultados tiene gran interés para plantear futuras mejoras legislativas y contractuales que conduzcan a una mayor eficiencia en los mecanismos de licitación.

Las conclusiones obtenidas tras el estudio empírico son fundamentalmente dos. En primer lugar, el número de renegociaciones de concesiones de autopistas de peaje españolas ha sido muy elevado, siendo las causas de renegociación en la mayoría de los casos poco justificadas, y las consecuencias para los usuarios muy negativas. En segundo lugar, la laxitud del gobierno para renegociar ha generado incentivos a los licitadores a presentar ofertas excesivamente agresivas, lo que se ha manifestado fundamentalmente en tráficos previstos muy superiores a los reales.

PALABRAS CLAVES: Renegociación, contrato de concesión, autopista de peaje.

1. INTRODUCCIÓN

En las últimas décadas, muchas administraciones públicas están potenciando la colaboración entre el sector público y el sector privado para ejecutar, mantener y operar infraestructuras de transporte. Dos son los motivos principales que han contribuido a esta tendencia. En primer lugar, las limitaciones presupuestarias derivadas del estricto control del déficit público; y, en segundo lugar, la búsqueda de una mayor eficiencia y calidad en la provisión de infraestructuras y la prestación de los servicios asociados a las mismas.

La figura jurídica que más se ha utilizado para introducir la participación del sector privado en la gestión y financiación de infraestructuras es la del contrato de concesión de obra pública. España ha sido un país pionero en el desarrollo de esta figura, puesto que, aunque otros países como Francia e Italia pusieron en marcha con anterioridad autopistas de peaje, su modelo de negocio estaba basado en la creación de sociedades mixtas público-privadas. A diferencia de España, en esos países no existía una verdadera competencia entre empresas privadas por la adjudicación de la concesión.

La figura 1 recoge en el eje de abscisa los años en los que se han realizado adjudicaciones de concesiones de autopistas de peaje estatales, y en el eje de ordenadas el número de adjudicaciones llevadas a cabo tanto en términos anuales como acumulativos. Dicha figura pone de manifiesto que las concesiones de autopistas en España han sido adjudicadas en dos periodos principales: el período que va desde 1967 a 1975, y el período que va desde el año 1996 a 2006. En el período intermedio, la participación privada en la financiación de infraestructuras se detuvo por varios motivos; hasta el año 1982 por la inestabilidad política y económica motivada por la crisis del petróleo; y, a partir de 1982 por la decisión del gobierno socialista de financiar las carreteras exclusivamente con fondos presupuestarios.

Tras cuarenta años de experiencia en la gestión de concesiones de autopistas de peaje en España, el balance global de su aplicación puede considerarse positivo en líneas generales, ya que gracias a la concesión de obra pública España pudo disponer de la red de autopistas que necesitaba para su desarrollo. No obstante, el paso del tiempo ha puesto de manifiesto que los proyectos de autopistas de peaje en concesión no se han comportado conforme a lo previsto en su adjudicación.

En este artículo se lleva a cabo un análisis empírico de la renegociación de los contratos de concesión de autopistas de peaje en España, que se contrasta con las desviaciones de los tráficos reales frente a los previstos. De este análisis se deducen importantes sobreestimaciones de tráfico que parecen estar justificadas por decisiones estratégicas de los licitadores de ganar la concesión a toda costa, con la esperanza de renegociar posteriormente con la Administración. El importante número de renegociaciones habidas en España parece que ha podido influir en esa decisión estratégica.

2. RENEGOCIACIONES DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

2.1 Principios generales

Las concesiones de obras públicas son contratos muy complejos. La literatura económica distingue entre contratos completos e incompletos (Bolton y Dewatripont, (2005)). Las

concesiones de obras públicas suelen calificarse como contratos incompletos debido a que es imposible tener en cuenta al principio todos los eventos que pueden darse a lo largo de la vida del contrato. En caso de que los contratos sean completos, un compromiso total entre las partes será siempre la solución más adecuada para cualquier estado de la naturaleza (Salanie, (1997)), y en consecuencia cualquier renegociación será ineficiente. Sin embargo, en el caso de contratos incompletos, como es el caso de la mayoría de los contratos de concesión, las renegociaciones pueden ser eficientes si hacen que todos los agentes implicados ganen en bienestar tras dicha renegociación.

Lo anterior significa que las renegociaciones de contratos de concesión no tienen por qué ser necesariamente negativas. Izquierdo y Vassallo (2002) distinguen tres tipos de renegociaciones: renegociaciones Pareto óptimas, renegociaciones eficientes pero no Pareto óptimas y renegociaciones ineficientes. La renegociación Pareto óptimas es la que da lugar a un incremento del bienestar social de todos los agentes afectados por la infraestructura (empresa, administración pública y usuarios). Esto puede darse debido a que los contratos de concesión son incompletos, ya que si fueran completos el contrato tendría en cuenta desde un principio cómo solventar estas situaciones. Las renegociaciones Pareto óptimas deben llevarse siempre a cabo, ya que dan lugar a un incremento del bienestar social global y de cada uno de los agentes implicados. El segundo tipo de renegociación es la renegociación eficiente pero no Pareto óptima. En este caso, la renegociación da lugar a un incremento del bienestar global, pero a costa de que alguno de los agentes salga perdiendo, generalmente los usuarios. El tercer tipo de renegociación es la renegociación ineficiente, que es la que se produce cuando hay una pérdida social respecto a la situación inicial.

Este tipo de renegociación es la que se da en las “renegociaciones oportunistas”, que son las que se producen cuando un consorcio lleva a cabo una oferta agresiva e irreal en la licitación con la esperanza de renegociar oportunistamente el contrato en el futuro sobre la base de la debilidad mostrada por la Administración a la hora de renegociar. Este tercer tipo es muy negativo para la sociedad en la medida en que provoca pérdidas derivadas de la ineficiencia del mecanismo de licitación.

Las renegociaciones de los contratos de concesión son percibidas actualmente como uno de los principales problemas a nivel internacional en el desarrollo de proyectos de infraestructuras como se constata en algunos trabajos (Guasch, (2005); Benavides, (2008)). Resulta, por tanto, de gran interés conocer exactamente cuáles son las causas que las originan y qué efectos producen.

2.2. El caso de las autopistas de peaje en España

Como se recoge en la tabla 1, más del 55% de los contratos de autopistas de peaje españolas han sido renegociados. De ellos, solamente en un 45% de los casos la causa que motivó esos procesos de renegociación se ha publicado. Esas renegociaciones han tenido como objeto principal las concesiones más antiguas, pues sólo algunos de los contratos celebrados con posterioridad a 1975 se han modificado (tramos Málaga-Estepona y Radial 4). De ese 55,17% de contratos renegociados, casi un 44% se renegociaron dentro de los primeros cinco años desde su adjudicación, siendo el tiempo medio de renegociación desde la adjudicación de 8 años y medio.

Tal y como se aprecia en la tabla 2, el contrato que más modificaciones ha sufrido (14 en total) ha sido el correspondiente al tramo de autopista El Ferrol-Frontera Portuguesa, frente a los tramos Málaga-Estepona y Radial 4 que solamente se han modificado en una ocasión. El resto de contratos se han modificado 8 veces por término medio.

La tabla 3 muestra que la causa publicada más frecuente de renegociación de los contratos de concesión de autopistas ha sido el “cambio en la política de transportes del Gobierno”. Un 35% de las renegociaciones se han llevado a cabo por este motivo. La explicación oficial que se da es la liberalización del sector de infraestructuras para favorecer la participación del sector privado, así como reducir los costes que se repercuten sobre el usuario por el uso de las mismas. De esta explicación es difícil deducir las causas reales que dieron lugar a renegociaciones justificadas por este criterio.

La segunda y tercera causa de renegociación, ambas con un 13%, son las fusiones de sociedades y la mejora de las comunicaciones. Otras causas importantes aducidas por la Administración son: solucionar problemas de congestión, favorecer el tráfico, y conseguir que se cumpla el proyecto de construcción acordado inicialmente.

La tabla 4 recoge cuáles han sido los resultados obtenidos tras la renegociación de los distintos contratos de concesión de autopistas. Los procesos de renegociación han terminado afectando principalmente a las tarifas, el plazo de concesión, los beneficios económico-financieros de la concesión, y a la construcción, conservación y explotación de algún tramo.

Un 50% de las concesiones renegociadas terminaron con una modificación de las tarifas. El plazo concesional se amplió en un 24% de los casos en que se iniciaron procesos de renegociación, mientras que los beneficios económico-financieros se mejoraron en un 12% de los casos. En un 10% de las ocasiones la modificación del contrato de concesión consistió en que la sociedad concesionaria debía construir, conservar y explotar un nuevo tramo.

3. INFLUENCIA DE LAS RENEGOCIACIONES SOBRE LAS ESTIMACIONES DEL TRÁFICO

3.1 Planteamiento General

Los escasos estudios empíricos realizados sobre el nivel de exactitud en las estimaciones del tráfico en concesiones de autopistas muestran una tendencia a su sobreestimación. El estudio realizado por Bain y Plantagie (2004) sobre 87 concesiones de autopistas de peaje en América del Norte, Latinoamérica, Europa y Asia concluye que el tráfico del primer año de explotación se sobreestimó entre un 20 % y un 30 % por término medio. Bain y Polakovic (2005) ampliaron el estudio anterior para concluir que esa sobreestimación del tráfico se mantuvo hasta el quinto año de explotación de las autopistas.

Esa tendencia a sobreestimar el tráfico ha supuesto la puesta en marcha de numerosos procesos de renegociación de los contratos de concesión. Guasch (2005) ha demostrado que dichas renegociaciones son bastante frecuentes. Su estudio se basa en más de mil concesiones de infraestructuras adjudicadas en América Latina y el Caribe, y en él se concluye que el 54,7% de las concesiones de infraestructuras de transporte se renegociaron, que el tiempo

medio de renegociación desde la adjudicación fue de 3,1 años, y que en un 57 % de los casos la renegociación la inició el concesionario.

Sin embargo, en otra investigación similar llevada a cabo para 183 proyectos de carreteras, de los cuales el 90% no son autopistas de peaje, el tráfico se sobreestima y se subestima con la misma frecuencia por lo que la media del tráfico previsto viene a coincidir en términos generales con la media del tráfico real (Flyvberg et al, (2005)). Esto refuerza la idea de que el sector privado se ve encaminado a presentar propuestas optimistas siempre que tenga que enfrentarse a un proceso de adjudicación competitivo y perciba que la Administración concedente está dispuesta a renegociar.

3.1. Estudio empírico sobre el grado de exactitud de las estimaciones del tráfico de las autopistas de peaje españolas

El objetivo principal de este apartado es mostrar el nivel de exactitud en las previsiones de tráfico de los grupos promotores a los que se les han adjudicado concesiones de autopistas de peaje en España.

Para medir el nivel de exactitud en las estimaciones del tráfico se ha definido el ratio Desviaciones del Tráfico Anual (1). En el numerador se recoge la diferencia entre los tráficos real y previsto, mientras que en el denominador se fija el tráfico previsto. Así, un resultado del 50 % indica que el tráfico real es un 50 % superior al previsto, es decir, que ha sido subestimado. Por el contrario, un resultado de -50 % muestra que el tráfico real es un 50 % inferior al previsto y que por tanto, ha sido sobreestimado.

$$DTA_t^j = \frac{IMDr_t^j - IMDp_t^j}{IMDp_t^j} \cdot 100 = \left(\frac{IMDr_t^j}{IMDp_t^j} - 1 \right) \cdot 100 \quad (1)$$

donde:

DTA_t^j : Desviación del tráfico anual para el año t y la concesión j.

$IMDr_t^j$: Intensidad Media Diaria real para el año t y la concesión j.

$IMDp_t^j$: Intensidad Media Diaria prevista para el año t y la concesión j.

El análisis se centra en el tráfico de cada tramo de autopista, medido por la Intensidad Media Diaria (IMD), correspondiente a cada año de explotación. Después se concreta con el análisis del período de *ramp-up*.

Las IMDs reales desde los ejercicios 1970 a 2005 se han obtenido a partir del “Informe 2005 sobre el sector de autopistas de peaje en España” (2007) y de la publicación “El tráfico en las autopistas de peaje” (2004). Las IMDs previstas han sido mucho más difíciles de obtener. Esta información se ha extraído de los planes económico-financieros ofertados por los grupos promotores adjudicatarios de los tramos de concesión. Se trata, por tanto, de las previsiones que sobre el tráfico realizaron cada uno de los licitadores que finalmente ganaron la concesión.

De los treinta y dos tramos de autopistas de peaje adjudicados por la Administración central entre 1967 y 2006, no se han podido analizar las desviaciones del tráfico en dieciocho de ellos; cinco por entrar en explotación con posterioridad al desarrollo de este trabajo, diez por no disponer la Administración de la información relativa a las previsiones iniciales de tráfico, y los tres restantes por la simplicidad con la que se elaboraron los planes económico-financieros de las primeras concesiones donde no se recogían las previsiones de tráfico. Por este motivo, sólo se hará referencia a los resultados de catorce tramos de autopistas nacionales de peaje, aún cuando se han analizado diecisiete.

Los tramos de autopista han sido estratificados atendiendo al grupo político que estaba en el poder cuando se realizaron las adjudicaciones, así como el Ministro de Fomento existente en ese momento y la disposición legal a la que están sometidas las concesiones. La estratificación se ha realizado para poder determinar si el grupo político o el Ministro de Fomento con el que se realizaron las adjudicaciones, así como la ley que les resulta aplicable, han influido en la mejora o el empeoramiento de las estimaciones del tráfico.

El porcentaje que representa la muestra respecto de la población es muy alto, especialmente para los tramos adjudicados durante el Gobierno del Partido Popular y los sometidos a la Ley 8/1972. Los tramos que han podido ser analizados representan como mínimo un 33,33% de la población, a excepción de los adjudicados por el Ministro Valdés (tabla 5).

En las Figuras 2, 3 y 4 se recogen las evoluciones de las desviaciones del tráfico anual para cada tramo de autopista. Debido a que muchas concesiones han sido adjudicadas recientemente, de los últimos diez tramos que componen la muestra (desde Alicante-Cartagena hasta el Eje Aeropuerto) solamente se dispone de una media de tres observaciones.

Uno de los aspectos más llamativo al analizar los datos es la elevada diferencia existente entre la IMD prevista y real de los tramos Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante. Con estos datos resulta sorprendente que haya podido continuar la sociedad AUMAR desarrollando su actividad. Esto se puede explicar debido a las numerosas renegociaciones que ha llevado a cabo esta empresa con la Administración. El período concesional previsto inicialmente para cada uno de estos tramos fue de 27 años, mientras que actualmente ese plazo se ha ampliado en 21 años más para la autopista Tarragona-Valencia y 22 años más para la autopista Valencia-Alicante.

Como puede observarse, las previsiones de tráfico para todos los años de explotación de las autopistas fueron sobreestimadas, a excepción de tres. El primero de ellos, Estepona-Guadiaro, es un tramo de autopista que tiene un comportamiento radicalmente distinto de los demás, pues en todos los ejercicios los niveles de tráfico real han superado a los inicialmente previstos. También son de destacar los tramos Málaga-Estepona y Alicante-Cartagena, en los que el tráfico real en los últimos años pasó de estar por debajo de las previsiones a sobrepasarlas.

Centrándose en el período de *ramp-up*, se obtienen los resultados recogidos en la tabla 6. Es de destacar el hecho de que de media el tráfico haya sido sobreestimado en más de un 42 % para el primer año de explotación (desviación típica del 26,34 %). Se observa también cómo esa tendencia a la sobreestimación del tráfico se mantiene para el segundo y tercer año de explotación. No obstante, la sobreestimación del tráfico disminuye a lo largo del período de *ramp-up*.

El tercer año de explotación la sobreestimación es, por término medio, menor que en el primero, pero el comportamiento entre las concesiones es menos homogéneo ya que la varianza de la distribución es mayor. Esto significa que conforme nos alejamos en el tiempo, las diferentes concesiones presentan comportamientos más heterogéneos frente a la media.

Las sobreestimaciones del tráfico de las autopistas adjudicadas durante el gobierno del Partido Popular han sido inferiores por término medio a las realizadas para las autopistas adjudicadas durante la Dictadura. Esto significa que las estimaciones de la demanda han mejorado con los años. Sin embargo, se ha de puntualizar que la demanda de las autopistas concedidas siendo Ministro de Fomento Álvarez Cascos han sido por término medio las más sobreestimadas y las que presentan una menor desviación típica. Por último, las concesiones sometidas a la Ley 8/1972 presentan una demanda sobreestimada con tendencia a disminuir, hasta el punto de que en el tercer año de explotación la sobreestimación es casi la mitad que la de las concesiones sometidas a una normativa específica (tabla 7).

4. CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN

Los resultados reflejan una decisión estratégica por parte de los grupos promotores que se han presentado a concursos en España a sobreestimar el tráfico, ya que la desviación media de los tráficos en España es considerablemente superior a la obtenida por Standard & Poor's para proyectos de autopistas en régimen de participación público privada en varios países del mundo, y muy superior a la obtenida por Flyvbjerg et al. (2005) para proyectos de carreteras en general. Esa tendencia a presentar ofertas optimistas se puede justificar por las numerosas renegociaciones que tradicionalmente ha llevado a cabo la Administración con los concesionarios.

Los proyectos que se han analizado fueron adjudicados antes de que entrara en vigor una nueva Ley de Concesiones en el año 2003, que ha sido recientemente adaptada con leves modificaciones para ser incluida en la nueva Ley de Contratos del Sector Público. Uno de los objetivos de dicha Ley era acabar con la renegociación oportunista, para lo cual la Ley especifica de modo concreto las circunstancias que pueden dar lugar a la modificación del equilibrio económico-financiero del contrato. Lamentablemente, los primeros proyectos que se han aprobado bajo esa Ley acaban de entrar en operación, por lo que no es posible todavía llevar a cabo una comparativa. Se espera, no obstante, que esta mejora legislativa de lugar a una importante reducción de la renegociación en las concesiones de España en el futuro.

5. REFERENCIAS

Bain, R. y Plantagie, J. W. (2004) *Traffic Forecasting Risk: Study Update 2004*. Standard & Poor's, New York.

Bain, R. y Polakovic, L. (2005) *Traffic Forecasting Risk: Study Update 2005 through Ramp-up and Beyond*. Standard & Poor's, London.

Benavides, J. (2008) *Alternativas de adjudicación de proyectos de concesión vial en Colombia*. Informe final al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Colombia.

Bolton, P. Y Dewatripont, M. (2005) *Contract Theory*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

Delegación del gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje (2007) *Informe 2005 sobre el sector de autopistas de peaje en España*. Centro de Publicaciones. Ministerio de Fomento, Madrid.

Dirección general de carreteras (2004) *El tráfico en las autopistas de peaje. Año 2002*. Centro de Publicaciones. Ministerio de Fomento, Madrid.

Flyvbjerg, B.; Skamris, M. K. y Buhl, S. L. (2005) How (In)accurate Are Demand Forecast in Public Works Projects? The Case of Transportation. *Journal of the American Planning Association* 71 (2), 131-146.

Guasch, J.L. (2005) *Concesiones en infraestructura: cómo hacerlo bien*. Antoni Bosch, Barcelona.

Izquierdo, R. y Vassallo, J.M. (2002) *Estudio sobre los contratos de concesión de obras públicas*. Comisión de Economía de las Obras Públicas. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.

Salanie, B. (1997) *The Economics of Contracts*. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

Tabla 1 Años transcurridos hasta la primera renegociación de cada contrato de concesión de autopista de peaje

TRAMO DE AUTOPISTA	ADJUDICACIÓN (1)	PRIMERA RENEGOCIACIÓN (2)	AÑOS (2)-(1)
Barcelona-La Junquera	06/02/1967	30/01/1984	17
Mongat-Mataró			
Barcelona-Tarragona	29/01/1968	30/01/1984	16
Montmeló-El Papiol	15/05/1974	30/06/1978	4
Zaragoza-Mediterráneo	15/06/1973	01/06/1982	9
Villalba-Villacastín	19/01/1968	25/04/1981	13
Villacastín-Adanero	29/09/1972	25/04/1981	9
Bilbao-Behobia	23/03/1968	14/08/1982	14
Burgos-Málzaga	26/06/1974	31/05/1979	5
Sevilla-Cádiz	30/07/1969	06/05/1977	8
Tarragona-Valencia	08/09/1971	29/06/1981	10
Valencia-Alicante	22/12/1972	18/10/1977	5
El Ferrol-F. portuguesa	18/08/1973	18/12/1974	1
Bilbao-Zaragoza	10/11/1973	11/05/1978	5
León-Campomanes	17/10/1975	01/03/1982	6
Málaga-Estepona	15/03/1996	05/02/2000	4
Estepona-Guadiaro	01/07/1999		
Alicante-Cartagena	01/08/1998		
R-3 Madrid- Arganda	06/10/1999		
R-5 M.- Navacarnero			
Santiago- A.S. Domingo	12/11/1999		
Ávila-Villacastín	18/11/1999		
Segovia-(El Espinar)			
León-Astorga	10/03/2000		
R-2 Madrid-Guadalajara	04/11/2000		
R-4 Madrid-Ocaña	30/12/2000	07/04/2004	3
Eje aeropuerto	26/11/2002		
Cartagena-Vera	14/02/2004		
Ocaña-La Roda	21/02/2004		
Madrid-Toledo	21/02/2004		
Circunv. de Alicante	21/02/2004		
Alto Pedrizas-Málaga	27/09/2006		
Porcentaje de contratos renegociados			55,17%
Dentro de los 3 primeros años de adjudicación			12,50%
Dentro de los 4 primeros años de adjudicación			25,00%
Dentro de los 5 primeros años de adjudicación			43,75%
Dentro de los 10 primeros años de adjudicación			75,00%
Dentro de los 15 primeros años de adjudicación			87,50%

Tabla 2 Número de causas de renegociación publicadas y no publicadas

TRAMO DE AUTOPISTA	CAUSAS DE RENEGOCIACIÓN NO PUBLICADAS	CAUSAS DE RENEGOCIACIÓN PUBLICADAS	RENEGOCIACIONES PUBLICADAS TOTALES
Barcelona-La Junquera	2	7	9
Mongat-Mataró			
Barcelona-Tarragona	2	5	7
Montmeló-El Papiol	3	3	6
Zaragoza-Mediterráneo	3	3	6
Villalba-Villacastín	7	2	9
Villacastín-Adanero	7	1	8
Bilbao-Behobia	5	4	9
Burgos-Málaga	7	2	9
Sevilla-Cádiz	3	4	7
Tarragona-Valencia	3	6	9
Valencia-Alicante	5	4	9
El Ferrol-F. portuguesa	7	7	14
Bilbao-Zaragoza	7	2	9
León-Campomanes	5	3	8
Málaga-Estepona		1	1
R-4 Madrid-Ocaña		1	1
Total	66	55	121

Tabla 3 Tipos de causas de renegociación publicadas

TIPOS DE CAUSAS DE RENEGOCIACIÓN PUBLICADAS	PORCENTAJE SOBRE LOS CONTRATOS RENEGOCIADOS
Cambio en la política de transportes del Gobierno	35%
Fusión de sociedades	13%
Mejorar las comunicaciones	13%
Congestión de vehículos	11%
Favorecer el tráfico	11%
Cumplir con el proyecto de construcción inicial	11%
Otras	13%

Tabla 4 Resultados obtenidos como consecuencia de las renegociaciones de los contratos de concesión de autopistas

RESULTADOS DE LOS PROCESOS DE RENEGOCIACIÓN	PORCENTAJE SOBRE EL NÚMERO DE RENEGOCIACIONES PUBLICADAS TOTALES
Modificación de tarifas	50%
Ampliación del plazo concesional	24%
Reducción o supresión de tarifas de peaje con compensación por la pérdida de ingresos	15%
Mejora de los beneficios económico-financieros	12%
Construcción, conservación y explotación de tramos	10%
Otros	52%

Tabla 5 Porcentajes que representa la muestra respecto de la población estratificada

Grupo Político	Muestra / Población	
Grupo Político	Dictadura	33,33 %
	PSOE	100,00 %
	PP	100,00 %
Ministro de Fomento	Silva	33,33 %
	Valdés	0,00 %
	Fdez. de la Mora	50,00 %
	Borrell	100,00 %
	Arias Salgado	100,00 %
	Álvarez Cascos	100,00 %
Período normativo	Antes de la Ley 8 / 1972	42,86 %
	Ley 8 / 1972	70,00 %

Tabla 6 Desviaciones del tráfico anual en el período de ramp-up

Tramo de autopista (j)	Desviación del Tráfico Anual (DTA_t^j)		
	t = 1	t = 2	t = 3
Media (14 concesiones)	- 42,71 %	-	-
Media (13 concesiones)	- 41,15 %	- 37,53 %	-
Media (10 concesiones)	- 35,18 %	- 31,34 %	- 27,06 %
Desviación típica (14 concesiones)	26,34 %	-	-
Desviación típica (13 concesiones)	26,74 %	31,63 %	-
Desviación típica (10 concesiones)	27,93 %	33,84 %	35,01 %

Tabla 7 Desviaciones del tráfico anual en el período de ramp-up según los distintos estratos

Estratos		Media			Desviación típica		
		t = 1	t = 2	t = 3	t = 1	t = 2	t = 3
Grupo político	Dictadura	- 56,51 %	- 60,57 %	- 57,45 %	26,57 %	21,72 %	16,57 %
	PSOE	- 45,34 %	- 28,38 %	- 17,92 %	-	-	-
	PP	- 39,96 %	- 33,84 %	- 19,68 %	28,00 %	33,75 %	37,51 %
Ministro de Fomento	Silva	-	-	-	-	-	-
	Valdés	-	-	-	-	-	-
	Fdz. de la Mora	- 56,51 %	- 60,57 %	- 57,45 %	26,57 %	21,72 %	16,57 %
	Borrell	- 45,34 %	- 28,38 %	- 17,92 %	-	-	-
	Arias Salgado	- 31,53 %	- 26,61 %	- 13,38 %	28,61 %	34,09 %	36,82 %
	Álvarez Cascos	- 62,43 %	- 62,74 %	- 57,43 %	3,65 %	5,00 %	-
Período normativo	Antes de la Ley 8/1972	- 37,73 %	- 45,21 %	- 45,74 %	-	-	-
	Ley 8/1972	- 43,09 %	- 36,89 %	- 24,98 %	27,37 %	32,95 %	36,47 %

Figura 1 Número de tramos de autopistas de peaje estatales concedidos en España

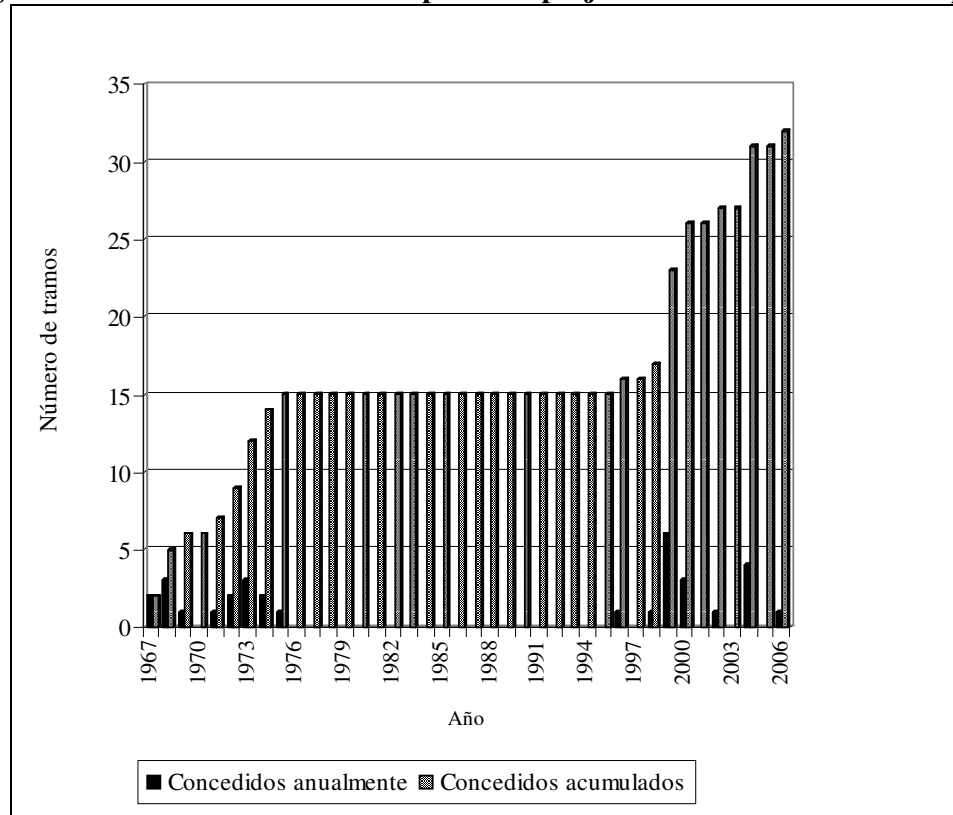


Figura 2 Desviación del tráfico anual de los tramos Tarragona-Valencia y Valencia-Alicante

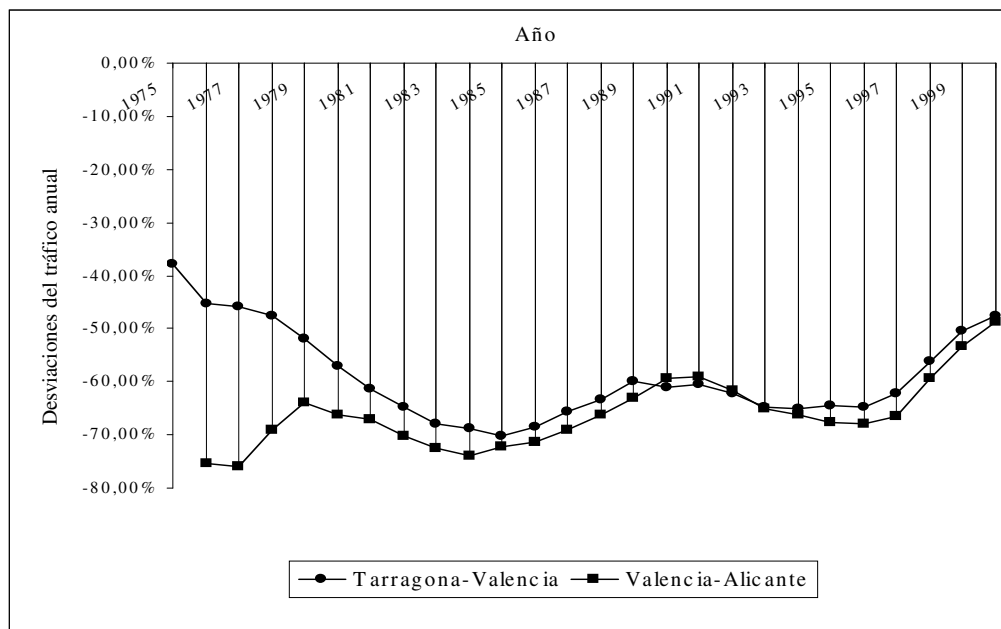


Figura 3 Desviación del tráfico anual de los tramos Málaga-Estepona y Estepona-Guadiaro

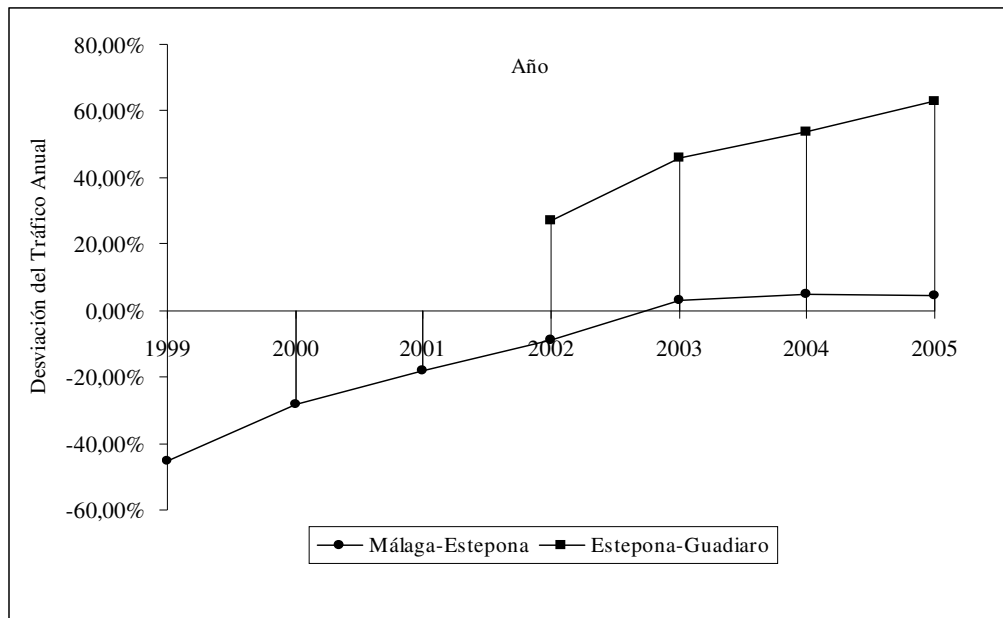


Figura 4 Desviación del tráfico anual desde el tramo Alicante-Cartagena hasta el tramo Eje Aeropuerto

